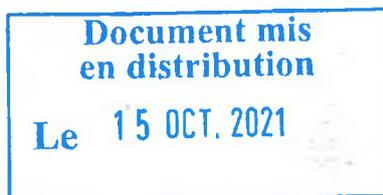


ASSEMBLÉE  
DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE

-----  
Commission de l'économie, des finances,  
du budget et de la fonction publique  
-----

N° 153-2021

Papeete, le 15 OCT. 2021



RAPPORT

relatif à l'avis de l'assemblée de la Polynésie française sur le projet d'ordonnance portant partie législative du code des impositions sur les biens et services, transposant diverses normes du droit de l'Union européenne et modifiant les règles relatives au recouvrement, au contrôle, aux sanctions et au contentieux portant sur certaines impositions,

présenté au nom de la commission de l'économie, des finances, du budget et de la fonction publique,

par Madame et Monsieur les représentants Moihara TUPANA et Antonio PEREZ

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 778/DIRAJ du 13 août 2021, le Haut-commissaire de la République en Polynésie française a soumis pour avis à l'assemblée de la Polynésie française, un projet d'ordonnance portant partie législative du code des impositions sur les biens et services, transposant diverses normes du droit de l'Union européenne et modifiant les règles relatives au recouvrement, au contrôle, aux sanctions et au contentieux portant sur certaines impositions.

Ce projet d'ordonnance est pris en application de l'article 184 de la loi n° 2019-1479 du 29 décembre 2019 de finances pour 2020 qui habilite le gouvernement à procéder, par voie d'ordonnance, à la refonte des dispositions relatives aux impositions frappant certains produits, services ou transactions.

La Commission supérieure de codification a salué l'ambition et l'importance de cette entreprise de recodification et l'intérêt qu'elle présente pour l'administration, les acteurs économiques et, plus généralement, l'ensemble des redevables<sup>1</sup>.

**I- Les objectifs du code des impositions sur les biens et services**

**A. Améliorer la lisibilité de la norme fiscale**

Bien que les impositions de toutes natures au sens de l'article 34 de la Constitution obéissent à des règles générales homogènes, elles répondent à des appellations très diverses, souvent impropres, et sont réparties dans plus d'une vingtaine de codes et dans de nombreuses lois non codifiées. En effet, le code général des impôts (CGI) et le code des douanes regroupent seulement 50 % des impositions de toutes natures.

<sup>1</sup> Voir l'avis n° 4 portant sur le projet de recodification des dispositions relatives aux impositions du 29 septembre 2020, inclus dans le rapport d'activité annuel 2020 de la commission.

Par ailleurs, la répartition entre les différents codes n'obéit à aucune logique d'ensemble. Si se dégagent certaines règles de classement fondées sur l'administration chargée de la gestion de l'imposition ou, s'agissant des taxes affectées, sur les bénéficiaires des ressources, ces dernières ne sont pas systématiques. À titre d'exemple, le code des douanes comprend des impositions recouvrées par la Direction générale des finances publiques et le CGI, des impositions recouvrées par la Direction générale des douanes et des droits indirects.

Au surplus, le manque de lisibilité de certains codes anciens, tels que le CGI, provient parfois du fait qu'ils ne suivent pas les règles légistiques modernes, qu'il s'agisse de la numérotation des articles, de l'indexation des différents niveaux de norme ou encore des méthodes de rédaction des articles.

Enfin, de manière générale, l'éclatement des dispositions fiscales nuit à la lisibilité du système fiscal. Dans le cas particulier des impositions portant sur certaines catégories de biens ou services, cet éclatement prive les secteurs d'activité concernés de visibilité globale sur les impositions qui les concernent spécifiquement, ce qui est source d'insécurité juridique et nuit à la qualité de la décision publique.

## **B. Donner de la cohérence en articulant le code des impositions sur les biens et services avec d'autres codes**

Le Gouvernement a décidé, d'un point de vue méthodologique, de procéder au regroupement des dispositions relatives aux impositions sectorielles, qui se caractérisent par leur grande dispersion et leur longueur croissante, au prix d'un manque de lisibilité et de cohérence, d'une complexité excessive et d'une relative insécurité juridique.

Partageant le constat du caractère inadapté du CGI, dans sa structure actuelle, pour constituer le support immédiat de cet exercice, la Commission a approuvé le principe d'un regroupement des dispositions en cause au sein d'un nouveau code et a pris note du caractère transitoire de cette codification qui constitue une étape dans la refonte et la modernisation du CGI. Elle a donc invité l'administration à veiller à ce que le plan retenu autorise la maintenance du futur code en garantissant sa capacité à intégrer de nouvelles dispositions, dont celles relatives à la taxe sur la valeur ajoutée (*TVA*).

Il a été décidé de retenir une approche globale consistant à regrouper les impositions au regard de leurs caractéristiques intrinsèques du point de vue du redevable, indépendamment de leurs modalités de gestion ou de leur affectation. A cet égard, il ressort des travaux conduits par la Commission que l'ensemble des impositions frappant les biens et services constitue un tout cohérent, notamment pour la raison que nombre de ces impositions s'inspirent des modèles que constituent le système commun de la TVA ou le régime général d'accise ou sont régies par les dispositions fiscales du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (*TFUE*) relatives à la libre circulation des marchandises.

Ainsi, le code qu'il est proposé d'instaurer ne couvre pas les impôts généraux, comme la TVA, ou les impôts assis sur les revenus des personnes car il s'inscrit en parallèle d'une démarche de rationalisation du recouvrement et du contrôle des impositions sectorielles à rendement élevé, notamment celles frappant les énergies, les boissons alcooliques et non alcooliques, les tabacs et les activités polluantes.

## **II- Présentation du projet d'ordonnance et du projet de code y annexé**

### **A. Présentation du projet d'ordonnance**

Le projet d'ordonnance est composé de 4 chapitres :

1. Chapitre I<sup>er</sup> : Constitution du code des impositions sur les biens et services (*art. 1er à 5*)
2. Chapitre II : Modification des autres codes (*art. 6 à 19*), tels que le code général des collectivités territoriales, le code des douanes, le code général des impôts et le livre des procédures fiscales
3. Chapitre III : Modifications des dispositions non codifiées (*art. 20 à 34*)
4. Chapitre IV : Dispositions finales (*art. 35 à 40*).

Aux termes de l'article 37, les chapitres I<sup>er</sup> et III ainsi que les articles 11, 12, 16 et 19 du chapitre II sont applicables en Polynésie française.

Toutefois, les dispositions des textes abrogés par l'ordonnance, intervenues dans une matière relevant désormais de la compétence de la Polynésie française, et applicables localement y demeurent en vigueur tant qu'elles n'ont pas été modifiées ou abrogées par l'autorité locale compétente.

## **B. Présentation du projet de code**

Outre les dispositions d'ordre général contenues dans le livre I<sup>er</sup>, le code des impositions sur les biens et services rassemble :

- les dispositions relatives au régime général d'accise frappant les énergies, les alcools et les tabacs (*livre III*) ;
- et les dispositions applicables à d'autres impositions sectorielles relevant dudit régime d'accise, relatives aux mobilités, au transport aérien, aux navigations, aux activités industrielles et artisanales (*livre IV*).

Les droits d'accise sont des impôts indirects sur la vente ou l'utilisation de certains produits, notamment l'alcool, le tabac et l'énergie. Ils sont prélevés indépendamment de l'origine des produits, qu'ils soient importés ou non. Leurs recettes reviennent intégralement aux pays auxquels ils ont été versés. Les États membres ont convenu de règles communes de l'Union européenne (*UE*) afin de garantir que les droits d'accise sont appliqués de la même manière et aux mêmes produits partout dans l'Union.

### **Périmètre**

Conformément aux orientations retenues par la Commission supérieure de codification, c'est une approche globale consistant à regrouper les impositions au regard de leurs caractéristiques du point de vue de leurs redevables qui a été retenue, indépendamment de leurs modalités de gestion ou de leur affectation.

Par ailleurs, pour les raisons évoquées précédemment, le code est construit de manière à pouvoir constituer une subdivision d'un corpus plus large et construit par étapes. Y seront intégrées ultérieurement les taxes générales, notamment la TVA et les octrois de mer.

C'est pourquoi il comprend les seuls livre I<sup>er</sup> (*dispositions générales*), III (*régime général d'accise sur les énergies, alcools et tabacs*) et IV (*autres impositions sectorielles*).

### **Structure**

Le code est organisé par secteur économique d'activité imposable, ce qui permet d'identifier l'ensemble des impositions relatives à chaque secteur, d'uniformiser les définitions et, le cas échéant, de les mettre en cohérence avec les dispositions figurant dans le code particulier régissant chacun d'eux. Par conséquent, l'article L. 100-1 dispose que les dispositions générales constituant le livre I<sup>er</sup> s'appliquent à l'ensemble des impositions prévues par le code, sous réserve des dispositions propres à chacune d'entre elles.

### **Articulation avec d'autres codes**

Le code s'articule tout d'abord avec les dispositions relatives aux procédures et sanctions fiscales, qui sont, sauf exception, communes à de nombreuses impositions, à savoir, à titre principal, le code CGI, le livre des procédures fiscales, le code des douanes et certains codes sectoriels.

Il s'articule également avec les codes qui régissent les politiques publiques au financement desquelles certaines impositions sont affectées.

### **Rédaction**

Outre une réduction de la taille des articles, il est procédé à des déclassements de dispositions législatives au niveau réglementaire.

Inversement, il est procédé à plusieurs reclassements au niveau de la loi de dispositions qui sont aujourd'hui de niveau réglementaire ou résultent de la jurisprudence.

Il résulte de ce double exercice, ainsi que de la mutualisation des dispositions identiques entre différents prélèvements, une diminution du volume de la loi comprise entre 50 % et 60 %.

### III- Observations appelées par le projet d'ordonnance

Il convient de distinguer les dispositions du projet d'ordonnance de celles du projet de code qu'il instaure.

S'agissant du projet de code, étant donné qu'il intervient dans une matière qui relève de la compétence de la Polynésie française, qui dispose d'ailleurs de son propre code des impôts ne prévoyant pas de droits d'accise, et que cette dernière ne fait pas partie du territoire douanier européen, le code ne lui est pas rendu applicable. Il ne suscite donc aucune observation.

Le projet d'ordonnance, dont plusieurs dispositions ont été étendues à la Polynésie française par l'article 37, appelle quant à lui des observations développées ci-après.

#### **A. Répartition des compétences**

Conformément aux dispositions combinées de l'article 13 et du 9° de l'article 14 de la loi organique statutaire de la Polynésie française (*LOPF*), **l'Etat est compétent notamment en matière de francisation des navires** et de sécurité des navires d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres, sous réserve des navires relevant de la compétence de la Polynésie française à la date d'entrée en vigueur de la loi organique n° 2019-706 du 5 juillet 2019 portant modification du statut d'autonomie de la Polynésie française et de tous les navires destinés au transport des passagers.

Cependant, les compétences de l'Etat précitées s'exercent sous réserve des compétences conférées aux institutions de la **Polynésie française** par les dispositions du titre IV de la *LOPF*, et notamment celles confiées au conseil des ministres par l'article 90 qui le rend **compétent pour fixer les règles applicables d'immatriculation des navires** (12°). En outre, une lecture combinée de l'article 13 et du 9° de l'article 14 de la *LOPF* affirme la compétence de la Polynésie française pour la fixation des règles en matière de sécurité des navires d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres, sous réserve des navires relevant de la compétence de la Polynésie française à la date d'entrée en vigueur de la loi organique n° 2019-706 du 5 juillet 2019 portant modification du statut d'autonomie de la Polynésie française et en matière.

#### **B. Définition des termes**

- La francisation est une opération régie par le code des douanes qui permet d'attribuer à un navire la nationalité française. Suivant les termes de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer<sup>2</sup>, le pavillon est octroyé à certaines conditions touchant, d'une part, à la nationalité, à la résidence ou au siège social des propriétaires du navire et, d'autre part, au fait que le navire doit avoir été construit en France ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation. Le droit de battre pavillon français a pour conséquence l'application de la loi française à ce navire.

Les formalités de francisation qui intéressent non seulement la nationalité du navire, mais aussi sa propriété et les inscriptions hypothécaires s'effectuent en principe auprès d'un port d'attache librement choisi par les propriétaires des navires sur le territoire de La République

En Polynésie française, les droits de francisation ne sont pas applicables au regard de sa compétence en matière fiscale. En revanche, les droits d'importation s'y appliquent.

- L'immatriculation d'un navire quant à elle est une mesure administrative qui intervient après ou parallèlement à l'attribution de la nationalité française, à l'issue de la francisation, pour rattacher un navire à un port d'immatriculation. C'est là où l'administrations maritime compétente est chargée d'enregistrer le nom du navire, de lui donner un numéro d'identification, de le suivre, de contrôler son armement, de lui délivrer les titres de navigation, et enfin de remplir auprès de l'équipage les fonctions d'inspections du travail maritime.

En Polynésie française, les règles d'immatriculation des navires résultent du décret n°60-600 du 22 juin 1960 portant règlement d'administration publique et relatif aux navires immatriculés dans les territoires d'outre-mer de la République<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Promulgué par arrêté n° 102 AA du 13 janvier 1967.

<sup>3</sup> Promulgué par arrêté n° 1380 AAE du 20 juillet 1960.

Ce décret fixe l'obligation d'immatriculation dans un port où le navire est exploité, c'est-à-dire dans un port touché par le navire au moins une fois par semestre et où l'armement a son siège ou une agence. De plus, il prévoit que si le port d'attache (*là où le navire est francisé*) et le port d'immatriculation (*là où le navire est immatriculé*) sont distincts, ils doivent être situés sur le même territoire.

Les deux notions prédéfinies sont imbriquées. En effet, les règles de francisation sont fixées par le code des douanes de Polynésie française dans son article 175, alinéa 1<sup>er</sup>, qui dispose que « *[Tous] les navires immatriculés en Polynésie française doivent, quel que soit leur tonnage, être francisés suivant les règles posées par le décret n°2017-974 du 10 mai 2017 relatif à la francisation des navires et aux hypothèques maritime en tenant compte des dispositions de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 modifiée par la loi n° 75-300 du 29 avril 1975 telles qu'en vigueur en Polynésie française* ».

Ainsi, les règles de francisation et d'immatriculation des navires prévues aux articles L.5112-1 à L.5112-1-3 du code des transports ne sont pas étendues en Polynésie française, conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article d'extension L.5771-1 dans sa rédaction actuelle.

### **C. Observations sur l'article 19 du projet d'ordonnance applicables et ses incidences sur la Polynésie française**

L'article 19 du projet d'ordonnance, étendu à la Polynésie française par l'article 37 dudit projet d'ordonnance, propose de modifier le code des transports.

*Son 4°* réalise une consolidation de l'article L.5111-1 relatif aux éléments d'identification des navires que sont le nom, le port d'attache, la nationalité et le tonnage, étendu à la Polynésie française par l'article L.5771-1. Il modifie la terminologie de cet article en accord avec le projet d'ordonnance. Ainsi, les éléments d'identification des navires seront : « *le nom, indiqué par le certificat prévu à l'article L.5112-1-11, le port d'enregistrement, la nationalité et le tonnage [...]* ».

La modification de cet article, qui est actuellement applicable à la Polynésie française, est, elle aussi, étendue à l'issue de la rédaction de l'article L.5771-1 issu des dispositions du point h) du 7° de l'article 19. Les modifications réalisées et leur extension n'appellent aucune observation.

*Son 5°* quant à lui procède à une réécriture et une réorganisation des dispositions du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du code des transports relatif initialement aux seules francisation et immatriculation des navires<sup>4</sup> (*articles L.5112-1 à L.5112-1-3 du code dans sa rédaction actuelle*) alors que le projet de chapitre II fixe l'ensemble des conditions d'octroi du pavillon français.

➤ En liminaire, il fixe au travers du projet d'article L.5112-1, l'applicabilité des dispositions à tous les engins considérés comme étant des navires.

➤ Puis, les projets d'articles L.5112-1-1 à L.5112-1-8 énoncent les conditions pour lesquelles un navire aura le droit de battre pavillon français.

Pour rappel, en Polynésie française, les règles concernant la francisation d'un navire sont celles issues du code des douanes de Polynésie française, du décret 60-600 du 22 juin 1960 et de la loi 67-5 du 3 janvier 1967 qui disposent que seul un individu de nationalité française pouvait franciser son navire.

Or, les projets d'articles L.5112-1-1 à L.5112-1-8 déterminent que les conditions d'octroi de francisation touchent :

– D'une part, au navire, qui doit être construits sur le territoire de l'UE ou qui a fait l'objet d'un acquittement des droits et taxes d'importation exigibles pourra être francisé (*projet d'article L.5112-1-2*) ;

– Et d'autre part, aux personnes, par le biais :

o d'une appartenance au moins pour moitié à une personne physique ressortissants d'un Etat membre de l'UE, ou d'un Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen (*projets d'articles L.5112-1-5 + L.5112-1-3*) ;

<sup>4</sup> Articles L.5112-1 à L.5112-1-3 du code.

o Ou, s'il s'agit d'une personne morale, elle doit avoir son siège social ou son principal établissement sur le territoire de la République française, celui d'un autre Etat membre de l'UE ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen (*projet d'articles L.5112-1-6 + L.5112-1-3*).

Par ailleurs, des conditions spécifiques liées à l'armement du navire (*pêche, commerce*) ou à l'affrètement (*coque nue*), de même qu'à son mode de financement (*crédit-bail*) sont prévues :

- Les navires armés à la pêche doivent obligatoirement avoir un lien économique réel avec le territoire français et le mandataire social de l'armement ou son représentant doit résider sur le territoire français (*projet d'article L. 5112-1-3*). En outre, la personne physique doit être un ressortissant d'un Etat membre de l'UE (*projet d'article L.5112-1-5*), tandis que la personne morale propriétaire doit avoir son siège social ou son principal établissement sur le territoire de la République française ou celui d'un autre Etat membre de l'UE (*projet d'article L.5112-1-6*) ;

- Les navires armés au commerce<sup>5</sup> doivent répondre aux critères cumulatifs suivants (*projet d'article L. 5112-1-3-4°*) :

o Leur gestion nautique doit être exercée depuis la France via un établissement stable de la personne morale propriétaire ou d'une personne morale établie en France liée contractuellement avec le propriétaire, qui assure la gestion nautique pour son compte ;

o Le gestionnaire du navire est une personne morale ayant son siège social ou son principal établissement sur le territoire de la République française ou celui d'un autre Etat membre de l'UE ;

o Et le navire doit pouvoir répondre aux conditions exigées par le document de conformité en application du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale aux termes de la résolution A.741 (18) du 4 novembre 1993. Si le navire n'est pas régi par le code précité et que son gestionnaire ne détient pas le document de conformité prémentionné, il doit pouvoir prouver qu'il assure depuis la France les mesures équivalentes de gestion nécessaires à l'exploitation du navire ;

- Les navires frétés coques nues quant à eux doivent appartenir à un ressortissant d'un Etat membre de l'UE pour une personne physique ou pour une personne morale avoir son siège social ou son principal établissement sur le territoire de la République française ou celui d'un autre Etat membre de l'UE (*projet d'article L.5112-1-3-3°*). Ces navires peuvent conserver le pavillon français à la condition d'être, pendant la durée de leur affrètement<sup>6</sup>, dirigés et contrôlés à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français (*projet d'article L.5112-1-4*). Cependant, la francisation d'un tel navire pourra être suspendue si l'affréteur souhaite le faire naviguer sous un pavillon étranger pendant la durée du contrat d'affrètement (*projet d'article L.5112-1-7*) ;

- Enfin, les navires financés en crédit-bail devront, après la levée de l'option pour l'acquisition de leur propriété, appartenir pour moitié au moins à des personnes physiques ou morales qui répondent aux critères ci-avant fixés (*projet d'article L.5112-1-3-2°*).

**De ce qui précède, et en fonction de la lecture combinée des articles précités, il est nécessaire de soulever deux observations quant aux projets articles L.5112-1-3, L.5112-1-5, L.5112-1-7 et L.5112-1-8, qui seront détaillées dans le IV.**

En effet, la Polynésie française est un pays et territoire d'outre-mer (*PTOM*) régi par les dispositions du TFUE. De fait, elle n'est pas membre de l'UE, ni de l'espace Schengen. Cependant, en raison du régime des PTOM qui fonde le système d'association renforcée avec l'UE, les citoyens des PTOM disposent de la citoyenneté européenne dès lors qu'ils ont la citoyenneté d'un Etat membre. Ainsi, ces projets d'articles sont en accord avec les jurisprudences rendues par le Tribunal Administratif de Polynésie française.

---

<sup>5</sup> C'est-à-dire, les navires à passagers, les navires transportant des marchandises ou ceux qui transportent des passagers et des marchandises.

<sup>6</sup> L'affrètement est un contrat par lequel le frèteur contracte l'obligation de fournir un navire. Les règles légales régissant ce contrat sont supplétives de la volonté des parties, qui en définissent librement les conditions et les effets, sous réserve des limites posées par la loi. La loi distingue et définit trois types d'affrètement, dont l'affrètement dit « coque-nue ». Pour ce dernier, la gestion nautique et commerciale du navire sont transférées à l'affréteur qui s'engage, contre le paiement d'un loyer, à mettre, pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur, un navire déterminé sans armement ni équipement, ou avec un équipement et armement incomplets.

En outre, les dispositions relatives au certificat de conformité contenues dans le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution ont été adoptées en France par le biais du décret n° 98-1132 du 9 décembre 1998 portant publication dudit code. Or, ce décret n'a pas été promulgué en Polynésie française. Néanmoins, les modifications de ce code ont été adoptées et publiées par décrets au Journal officiel de la République française et s'appliquent en Polynésie française sur le fondement de l'article 7 de la LOPF.

Enfin, les projets articles L.5112-1-7 et L.5112-1-8 fixent la procédure de suspension de la francisation pour les navires affrétés coques nues et la radiation d'office du pavillon du navire pour les navires qui ne remplissent plus les conditions de francisation.

A cet égard, le projet d'article L.5112-1-7 fixe la possibilité dans son alinéa 1<sup>er</sup> de suspendre la francisation pour un navire affrété coque nue qui envisage de naviguer sous pavillon étranger tandis que l'alinéa 2 relève le cas des navires hypothéqués conformément à l'article 246 du code des douanes. Dans ce cas, la suspension sera subordonnée à l'accord préalable des créanciers hypothécaires. De même, elle ne pourra intervenir que si l'Etat du pavillon étranger permet dans un tel cas l'inscription sur ses registres de nouvelles hypothèques. Pour autant, l'hypothèque demeurera inscrite sur le registre prévu à cet effet.

Puis, le projet d'article L.5112-1-8 prévoit dans un alinéa 1<sup>er</sup> la radiation d'office du pavillon lorsque la personne physique ou le navire ne répondent plus aux conditions de francisation tandis qu'il fixe dans un alinéa 2 l'impossibilité de radier d'office un navire faisant l'objet d'une hypothèque publiée et conservée conformément à l'article 246 précité.

**Or, ces deux projets d'articles renvoient à l'article 246 du code des douanes qui n'est pas applicable en Polynésie française.**

➤ Les projets d'articles L.5112-1-9 et L.5112-1-10 composent la section 2 du chapitre II précité, relative à l'immatriculation des navires.

L'obligation d'immatriculation d'un navire francisé est maintenue. La phase d'immatriculation, qui consiste en l'inscription au registre du pavillon, semble ainsi intervenir après la francisation du navire.

A ce propos, le 7° de l'article 19 prévoit dans un point i), une adaptation dans un article L.5771-1-2 nouveau qui confère au Pays la compétence de fixer les règles applicables en matière d'immatriculation des navires, en conformité avec le 12° de l'article 90 de la LOPF.

Il est utile de préciser que cette compétence intervient dans le respect des règles du pavillon. En effet, le dispositif projeté fixe seulement l'obligation d'immatriculation d'un navire francisé sur le registre du pavillon, sans déterminer les modalités qui s'y attachent, celles-ci étant renvoyées à la Polynésie française. De fait, il n'est pas relevé d'empiètement dans le champ de compétence de la Polynésie française.

➤ Les projets d'articles L.5112-1-11 à L.5112-1-17 sont regroupés dans la section 3 du chapitre II précité, relative à l'enregistrement. Cette section fixe des règles nouvelles qui donnent lieu, après la francisation et immatriculation, à l'enregistrement du navire et à la délivrance d'un certificat d'enregistrement (*projet d'article L.5112-1-11*). Préalablement à cet enregistrement, le navire, qui doit être apte à la navigation, doit faire l'objet d'un contrôle de sécurité (*projet d'article L.5112-1-12*). Ce n'est que suite à la réalisation de ces formalités que l'administration lui délivre le certificat (*projet d'article L.5112-1-13*). Ce certificat devra être présent à bord des navires qui battent pavillon français qui prennent la mer (*projet d'article L.5112-1-14*) et ne pourra être utilisé que pour ce navire (*projet d'article L.5112-1-15*). Sa vente, sa donation ou son prêt est interdit (*projet d'article L.5112-1-16*), étant entendu que si le navire est perdu ou si les conditions de francisation ne sont plus remplies, les propriétaires ont l'obligation de rapporter le certificat (*projet d'article L.5112-1-17*).

Pour la Polynésie française, les points h) et i) du 7° de l'article 19 prévoit respectivement l'inapplicabilité du second alinéa de l'article L. 5112-1-13 en Polynésie ainsi que plusieurs adaptations pour l'application des articles L. 5112-1-11 et L. 5112-1-12 au sein de l'article L. 5771-1 réécrit et d'un d'article L.5771-1-3 nouveau.

S'agissant de l'article L.5112-1-11, la phase d'enregistrement et de délivrance du certificat d'enregistrement qu'il prévoit est remplacée par la délivrance d'un certificat de francisation. Toutefois, il sera possible après convention entre l'Etat et la Polynésie française de fixer les conditions dans lesquelles il pourra être délivré un certificat d'enregistrement.

**Or, l'application de ces dispositions sera compliquée à mettre en œuvre puisque l'Etat est compétent pour la francisation des navires et la Polynésie française, pour l'immatriculation des navires.**

S'agissant du projet d'article L.5112-1-12 qui prévoit le contrôle de sécurité obligatoire, ce contrôle devra être réalisé en Polynésie française, préalablement à la francisation et non pas à la francisation.

Enfin, s'agissant du projet d'article L.5112-1-13, son alinéa 2, qui fixe la délivrance du titre de navigation en plus de ce certificat pour les navires de plaisance à usage personnel, les navires de formation et les engins de sport nautiques, n'est pas étendu en Polynésie française.

Pour achever les observations relatives à la section III du chapitre II précité, les projets articles L.5112-1-14 à L.5112-1-17 qui concernent l'obligation de détention à bord du certificat et les modalités afférentes reprennent des dispositions déjà prévues.

➤ Les projets d'articles L.5112-1-18 à L.5112-1-20, regroupés dans la section 4 relative au passeport, ne sont pas rendus applicable à la Polynésie française, compte tenu de sa compétence pleine et entière en matière d'entrée et séjour des navires étrangers.

A ce jour, les règles relatives au « passeport » applicables en Polynésie française sont fixées à l'article 177 du code des douanes local, qui dispose que « *[T]out navire étranger qui prend la mer doit avoir à bord un passeport délivré par le service des douanes* ». Ainsi, les dispositions nouvelles pourraient permettre une évolution de rédaction de l'article 177 précité.

➤ Les projets d'articles L.5112-1-21 à L.5112-1-25 forment la section 5 relative au contrôle des éléments sur la base éligible des taxes qui sont établies.

Les projets d'articles L.5112-1-22, L.5112-1-23 et les deux premiers alinéas de l'article L.5112-1-24 sont les seules dispositions de cette section à être étendues en Polynésie française suite à la réécriture de l'article d'extension L. 5771-1 prévue par le point h) du 7° de l'article 19, conformément à la compétence de l'Etat en matière de droit pénal et de procédure pénale puisqu'ils sont relatifs à la nomination de certaines catégories d'agents à chercher et constater les infractions aux dispositions de la présente section.

➤ Les projets d'articles L.5112-1-26 à L.5112-1-28 sont regroupés dans la section 6 relative aux sanctions fiscales et ne sont pas étendus à la Polynésie française (*4° du point h) précité*), compte tenu de sa compétence pleine et entière en matière de fiscalité.

*Le 6° de l'article 19* du projet d'ordonnance procède à la consolidation des articles L.5114-1 et L.5114-2 du code des transports, qui sont relatifs aux actes de propriété des navires francisés. En outre, il crée l'article L.5114-1-1 qui renvoie à l'application d'un décret les éléments qui constituent tout acte de vente ou de part d'un navire.

Les articles précités ne sont pas étendus à la Polynésie française par l'article d'extension L.5771-1 dans sa rédaction actuelle. La nouvelle rédaction dudit article d'extension ne les étend pas non plus. En effet, la Polynésie française étant pleinement compétente pour fixer les règles en matière de contrat, il lui revient incidemment de fixer les éléments que comprennent les actes de vente des navires et les modalités de présentation à l'administration compétente.

**Cependant, une ambiguïté pourrait résulter du fait que l'article 37 du projet d'ordonnance étend l'article 19 dans son entier à la Polynésie française.**

Enfin, *le 7° de l'article 19* procède à la modification de l'article d'extension L.5771-1 du code des transports, tandis qu'il crée trois nouveaux articles d'extension complétant la lecture de certains projets d'articles, comme les développements qui précèdent l'ont précisé.

#### **D. Propositions de modifications rédactionnelles**

Suite aux observations précitées, il est proposé de modifier l'ensemble des terminologies des articles d'extension du code des transports pour être en accord avec les nouvelles dispositions de la LOPF au regard du critère de répartition des compétences :

1- Pour l'applicabilité des projets d'articles L.5112-1-3 et L.5112-1-5, il conviendrait d'insérer un article d'adaptation rédigé comme suit : « *Pour l'application de l'article L. 5112-1-3 en Polynésie française, les personnes physiques mentionnées à l'article L.5112-1-5 sont les ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou ayant la nationalité d'un Etat membre de l'Union européenne* » ;

2- Pour l'applicabilité des projets d'articles L.5112-1-7 et L.5112-1-8, il conviendrait d'insérer un article d'adaptation visant à exclure l'application de l'article 246 du code des douanes métropolitain en Polynésie française car l'hypothèque maritime est une compétence détenue par cette dernière, qu'elle a d'ailleurs réglementée au travers de la loi du pays n° 2019-20 du 1er juillet 2019 relative à la publicité foncière et autres droits sur certains meubles ;

3- Afin de s'assurer que les projets d'articles L.5114-1 et L.5114-2 modifiés par le 6° de l'article 19 ne soient pas étendus en Polynésie française, il conviendrait de modifier la réaction de l'article 37 du projet d'ordonnance pour exclure l'application du 6° de l'article 19 à la Polynésie française ;

4- Pour l'article d'extension L.5771-1 modifié par le 7° du projet d'ordonnance et l'article L.5771-2, il conviendrait de prévoir la modification rédactionnelle suivante : au lieu de « *ne pas inscrire moins de 160 tonneaux de jauge brute* », inscrire « *d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres, sous réserve des navires relevant de la compétence de la Polynésie française à la date d'entrée en vigueur de la loi organique n°2019-706 du 5 juillet 2019 portant modification du statut d'autonomie de la Polynésie française* ».

\*  
\* \*

Au regard de ces éléments, la commission de l'économie, des finances, du budget et de la fonction publique, réunie le 15 octobre 2021, propose à l'assemblée de la Polynésie française d'émettre un *avis favorable* au projet d'ordonnance présenté *sous réserve de la prise en compte des propositions de modifications précitées*.

LES RAPPORTEURS

**Moihara TUPANA**

**Antonio PEREZ**



ASSEMBLÉE  
DE LA  
POLYNÉSIE FRANÇAISE

-----

AVIS N°

A/APF

DU

---

sur le projet d'ordonnance portant partie législative du code des impositions sur les biens et services, transposant diverses normes du droit de l'Union européenne et modifiant les règles relatives au recouvrement, au contrôle, aux sanctions et au contentieux portant sur certaines impositions

---

L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Vu la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, ensemble la loi n° 2004-193 du 27 février 2004 modifiée complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu la lettre n° 778/DIRAJ du 13 août 2021 du Haut-commissaire de la République en Polynésie française soumettant à l'avis de l'assemblée de la Polynésie française un projet d'ordonnance portant partie législative du code des impositions sur les biens et services, transposant diverses normes du droit de l'Union européenne et modifiant les règles relatives au recouvrement, au contrôle, aux sanctions et au contentieux portant sur certaines impositions ;

Vu la lettre n° /2021/APF/SG du portant convocation en séance des représentants à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu le rapport n° du de la commission de l'économie, des finances, du budget et de la fonction publique ;

Dans sa séance du

## ÉMET L'AVIS SUIVANT :

Le projet d'ordonnance portant partie législative du code des impositions sur les biens et services, transposant diverses normes du droit de l'Union européenne et modifiant les règles relatives au recouvrement, au contrôle, aux sanctions et au contentieux portant sur certaines impositions recueille un *avis favorable* de l'assemblée de la Polynésie française sous réserve de la prise en compte des propositions de modification formulées ci-après.

1- Pour l'applicabilité des projets d'articles L.5112-1-3 et L.5112-1-5, il conviendrait d'insérer un article d'adaptation rédigé comme suit : « *Pour l'application de l'article L.5112-1-3 en Polynésie française, les personnes physiques mentionnées à l'article L.5112-1-5 sont les ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou ayant la nationalité d'un Etat membre de l'Union européenne* ».

Cette proposition d'adaptation est commandée par la lecture combinée des projets d'articles L.5112-1-1 à L.5112-1-8, et notamment les dispositions relatives aux conditions d'octroi de francisation liées aux personnes, au regard du statut particulier de pays et territoire d'outre-mer de la Polynésie française au sein de l'Union européenne.

2- Pour l'applicabilité des projets d'articles L.5112-1-7 et L.5112-1-8, il conviendrait d'insérer un article d'adaptation visant à exclure l'application de l'article 246 du code des douanes métropolitain en Polynésie française car l'hypothèque maritime est une compétence détenue par cette dernière, domaine qu'elle a d'ailleurs réglementé au travers de la loi du pays n° 2019-20 du 1er juillet 2019 relative à la publicité foncière et autres droits sur certains meubles.

3- Afin de s'assurer que les projets d'articles L.5114-1 et L.5114-2 modifiés par le 6° de l'article 19 du projet d'ordonnance ne soient pas étendus en Polynésie française, dans le respect de sa compétence pour fixer les règles en matière de contrat, et incidemment pour fixer les éléments que comprennent les actes de vente des navires et les modalités de présentation à l'administration compétente, il conviendrait de modifier la rédaction de l'article 37 du projet d'ordonnance pour exclure l'application du 6° de l'article 19 à la Polynésie française.

4- Pour l'article d'extension L.5771-1 modifié par le 7° de l'article 19 du projet d'ordonnance et l'article L.5771-2, il conviendrait de prévoir la modification rédactionnelle suivante : au lieu de « *ne pas inscrire moins de 160 tonnes de jauge brute* », il serait pertinent d'inscrire : « *d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres, sous réserve des navires relevant de la compétence de la Polynésie française à la date d'entrée en vigueur de la loi organique n°2019-706 du 5 juillet 2019 portant modification du statut d'autonomie de la Polynésie française* ».

Cette proposition de rédaction vise à prendre en compte la dernière modification de la loi organique statutaire polynésienne.

Le présent avis sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française et transmis, accompagné de son rapport de présentation, au Haut-commissaire de la République en Polynésie française, au Président de la Polynésie française, aux Présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat et aux parlementaires de la Polynésie française.

*La secrétaire,*

Béatrice LUCAS

*Le Président,*

Gaston TONG SANG